

## 読者からのご質問

2023-08-17

Q: 読者の方から質問をいただいたのですか？

A: ヒューファク安全情報\_23-08-12\_御巢鷹山事故の謎解き を読まれた読者の方から、質問をいただきました。弊社がかつてお世話になった航空界のある重鎮の方（故人）から、この方に安全情報を配信するよう依頼されていました。この方は、公的な研究所で活躍された後に、現在は大学で航空工学の教授を務めておられます。このような方でも弊社の情報に疑問をもたれるのですから、読者の多くの方々も同じような疑問をもっておられるのではないかと思います。下記にメールをそのまま引用させていただき、質問にできるだけ応えさせていただきたいと思います。

### 記

いつも有益な記事をお送りいただき感謝申し上げます。今回の「御巢鷹山事故の謎解き」について、納得できない個所があるので3つ質問いたします。公式の事故調査報告に4つの疑問があり、原稿にはその内容が記されています。特に②では、「7000メートルの高度で急減圧が起これば人間は5分と生存できないのに、事故機の搭乗者は30分近く意識を保って生存できた」とあります。つまり事故機は、「急減圧が起これなかった」ことを意味しています。ここで疑問です。では、事故機は何故垂直尾翼の先端部を失ったのでしょうか。この破壊のメカニズムを説明頂けませんでしょうか。また、疑問④の回答として、文中には「墜落前に戦闘機が周辺を飛んでいたとか、ミサイル飛行物体が飛び交っていたというのは、おそらく事実だと思います」と記されています。青山透子氏の著「日航123便墜落の新事実」によれば、非番の自衛隊員や多くの市民の証言によると、ファントム2機が事故機に追尾し墜落を確認にして、埼玉方向に飛び去ったことが記されています。墜落現場の特定と救助隊到着に14時間以上費やしました。自衛隊のファントム機は現場を確認しているのですから、これほどの時間はかかるはずはありません。もっと迅速な救助ができたならもっと尊い生命が救われたはずです。ここで疑問です。時間がかかった理由は何でしょうか。「おそらく事実だと思います」に対して、「これらは事故原因とはまったく関係ありません」と断言されています。最後の疑問は、関係ないことを確信している根拠をご存じなのではないでしょうか。「別の目的」のためなのですが、差し支えない範囲で回答をお願いします。以上です。よろしくお願いいたします。

Q: 「つまり事故機は、「急減圧が起これなかった」ことを意味しています」と書かれていますが、そうなのですか？

A: それは違います。この方は「事故機の搭乗者は30分近く意識を保って生存できた」という事実をもとに「急減圧が起これなかった」と考えておられるようです。弊社の説明が足りなかったのかも

**HuFac Solutions, Inc.**

知れませんが、急減圧は確かに起こりました。ただし、これまで知られている急減圧とはまったく異なる急減圧です。急減圧が起きた証拠として、搭乗者が残した機内の写真があります。非常用酸素マスクが落下している様子が明確に映されています。非常用酸素マスクは、急減圧が起きて機内の気圧が規定値以下にならなければ絶対に落下しません。



図.1 酸素マスクが急減圧で落下した写真

Q: 「事故機は何故垂直尾翼の先端部を失ったのでしょうか」、「この破壊のメカニズムを説明頂けませんでしょうか」という質問にはどう応えますか？

A: 事故調査報告書は、図.2のように、「圧力隔壁が破損して漏れた空気が胴体後部を膨らませて破壊するとともに、垂直尾翼へのアクセス口を通じて垂直尾翼に流入して垂直尾翼を破壊した」と説明しています。ですが、弊社の分析はまったく異なります。つまり、圧力隔壁が爆発的に破損した際に発生した衝撃波が、胴体後部を一気に吹き飛ばし、胴体後部に結合されている垂直尾翼も破壊したと分析しています。衝撃波にはそれほど強大な破壊力があります。垂直尾翼の桁は、胴体後部のフレームにしっかりと結合されています。ですが、垂直尾翼の桁は軽量化のために先端ほど弱く造られています。そのため、胴体後部のフレームより後ろの部分と垂直尾翼の桁より後ろの部分と先端部分が吹き飛ばされたものと分析しています。

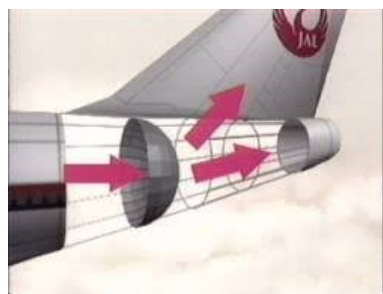


図.2 事故調査報告書が説明する破壊メカニズム

Q: 「時間がかかった理由は何でしょうか」という質問にはどう応えますか？

***HuFac Solutions, Inc.***

- A: 自衛隊のファントム機が出動したのは、墜落地点の確認ではなく「別の目的」であったと考えられます。自衛隊機のパイロットは命じられた任務の遂行に忙殺されていたと思われます。墜落地点を目視できたとしても、目的が異なっていたために、地理学的に精確な場所や詳細な緯度・経度を確認して報告することは難しかったと推測されます。それに、当時の御巢鷹山に夜間に登ることは極めて困難でした。弊社代表も事故後まもなく捜索担当の役員とともに御巢鷹山に登りました。道のない急斜面を登るのに大変な思いをしました。悪条件の下で、救助活動の開始までに14時間を要したのは致し方なかったと思っています。
- Q: 最後の「(事故原因とは) 関係ないないことを確信している根拠をご存じなのでしょうか」という質問にはどう応えますか？
- A: 申し上げておきますが、弊社が政府中枢から「別の目的」を聞いているわけではありません。トップダウン思考で広い視野と深い洞察力で考えれば、「別の目的」はすぐにわかります。なぜか、世界の各国はそれを明らかにしようとはしていません。安全情報に書いたように、正当で必要な対応であるにもかかわらずです。各国の政府中枢でも、「別の目的」を承知している人物はごく限られていると思います。従って、弊社が文章にすることは残念ながらできません。読者の方々のご推察に委ねたいと思います。ただ、「別の目的」は事故原因とはまったく関係がないということだけはあらためて強調させていただきます。

本情報に関する連絡先：

(株)ヒューファクソリューションズ

URL: <http://www.hufac.co.jp>

E-mail: [info@hufac.co.jp](mailto:info@hufac.co.jp)